Po konfiskacie nakład drugi!

Nr. 6. | Kraków, dnia 15 czerwca 1900 r. | Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15. oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 79/00 2. Ck. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek ck. Prokuratora Państwa po myśli § 493 pk. orzekł, że zamieszczone w Nrze 5 czasopisma „Kolejarz“ z dnia 1 czerwca 1900 artykuły pod tytułem: I. „Nowe dowody przeciwko Wittekowi“ od „Wszystkie tłómaczenia“ do „pojawiały“; II. „Korespondencye“ od „Stryj. W warsztatach“ do „złodzieja“ zawierają znamiona występku z § 300 uk., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, a cały nakład powyższego numeru ma być zniszczonym, albowiem w powyższych artykułach autor przez wyszydzanie i przekręcanie okoliczności faktycznych stara się pobudzić do pogardy i nienawiści przeciw ck. Ministerstwu kolejowemu i ck. Dyrekcyom kolejowym. Równocześnie na wniosek ck. Prokuratoryi Państwa stosownie do przepisu § 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma, na pierwszej stronie takowego. pod rygorem skutków z § 21. ust. pras. bezpłatnie zamieściła. Ck. Sąd krajowy jako prasowy. Kraków dnia 3 czerwca 1900. *Morelowski.*

Protekcya.

Skonfiskowano!

Skonfiskowano!

Skonfiskowano!

Rozszerzenie sądów przemysłowych na kolejarzy.

Rząd przedłożył wreszcie Izbie poselskiej ustawę, dotyczącą sądów przemysłowych, a postanawiającą, którzy robotnicy kolejowi (i przedsiębiorstw okrętowych) podpadają

w sporach o płacę, czas pracy itd. sądom przemysłowym.

Ustawa objaśnia przedewszystkiem, że robotnikiem według rozumienia ustawy z 27 października 1896 r. jest każdy pracujący przy ruchu w przedsiębiorstwach kolejowych i okrętowych, jakoteż przy ubocznych zakładach przewozowych, a jeżeli powiemy dokładniej, to pracujący w ogrzewalniach, w warsztatach naprawy, w kuźniach, zakładach oświetlenia, warsztatach okrętowych i magazynach środków żywności, wreszcie, o ile nie należą do następujących kategorj:

1. Przy kolejach państwowych, lub w zarządzie państwa będących, urzędnicy, podurzędnicy i służba etatowa.

2. Urzędnicy i podurzędnicy większych kolei prywatnych.

3. Urzędnicy mniejszych kolei prywatnych, o ile to urzędownie uznane zostanie.

Ustawa każe rozsądzać sprawy o płacę i stosunki służbowe na podstawie treści umowy, z uwzględnieniem przepisów służbowych.

Wszystkie spory, zachodzące między przedsiębiorstwami kolejowemi a robotnikami, i między samymi robotnikami należą wyłącznie do sądów przemysłowych, z pominięciem wszelkich innych władz, a robotnik ma się udawać do tego sądu, w którego obrębie znajduje się jego warsztat, lub personal, do którego jest zaliczony.

W razie wątpliwości należy on tam, gdzie pracuje, lub gdzie mu wypłacają płacę.

Ustawa ta wchodzi w życie z chwilą ogłoszenia.

W motywach ustawy jest wyjaśnione, dlaczego przynależność do sądów przemysłowych nie była poprostu ogłoszoną przez rozporządzenie, wydane do przedsiębiorstw kolejowych. Otóż ustawa przemysłowa przewiduje takie rozszerzenie Sądów przemysłowych na kolejarzy, ale dotychczas nie wyjaśniła, którzy robotnicy mogą się odnosić do sądów. W służbie bowiem kolejowej istnieje tyle kategoryj służby, że byłyby przez to ciągłe spory o właściwość sądu, któreby sprawę przedłużały i mijały się z celem ustawy. Dlatego też trzeba było osobnem rozporządzeniem wyliczyć robotników, podlegających sądom przemysłowym

We wszystkich przedsiębiorstwach wyłączono urzędników i podurzędników, a przy kolei także służbę etatową. Według tłomaczenia ustawy czynność powyżej wymienionych zbliża się raczej do wolnego zajęcia, niż zawodowej pracy. Robotnicy wyłączeni z dobrodziejstwa ustawy różnią się jednak od całej masy kolejarzy tylko stosunkiem służbowym, ale nie rzeczywistą pracą.

Jeżelibyśmy więc wyliczyli wszystkich, do których się ta nowa ustawa odnosi, to będą nimi: wolontaryusze, dyurniści, urzędnicy pomocniczy, służba pomocnicza, manipulantki, robotnicy kolejowi i lonowi właściwego ruchu, dalej robotnicy zakładów kolejowych, a przy kolejach prywatnych, o ile nie należą do systemizowanej służby, także konduktorzy, bremzerzy, budnicy, zwrotnicy.

Ustawa jednak pominęła jedną bardzo ważną rzecz. W postanowieniach nie ma nic o rozsądzaniu w razie sporu o materyalne położenie wszystkich robotników. To wyjęte jest z pod kompetencyi sądów przemysłowych i pozostaje nadal na łasce opatrzności.

Jestto tasama wieczna polowiczna polityka; ustawy austryackie muszą mieć zawsze więcej wyjątków, niż treści, a przeprowadzane bywają tak opieszale, że gdy żądanie jakieś spełnione zostanie, nim ono wejdzie w życie i obowiązywać zacznie, jest już starem i nieodpowiedniem wobec coraz szybciej rosnących słusznych domagań się czyto społecznych, czy politycznych reform.

Spoczynek niedzielny na kolei.

Jakby na urągowisko całych setek kolejarzy, w chwili, kiedy robotnicy wszystkich innych zawodów walczą i zdobywają sobie spoczynek niedzielny — nam kolejarzom spoczynek ten odbierają. Z dniem 9 czerwca br. spoczynek niedzielny na kolei państwowej zniesiony. Powodem tego niesłychanego kroku ma być, według twierdzenia władz kolejowych, wzmagający się ciągle ruch pociągów regularnych i nadzwyczajnych, świątecznych, tak osobowych jak i ciężarowych.

W Austryi więc, państwie na wskroś katolickiem, gdzie duchowieństwo i warstwy uprzywilejowane kładą swoją ciężką pięść na całem życiu społecznem, zawiązuje się z jednej strony ultra-katolickie czytelnie i „wyplenia“ wolnodumstwo, z drugiej strony, łamie najprostsze zasady wiary w imię zapewne wyższych celów! Sprzeczności te nie wpadają jednak w oczy pobożnym „naczalstwom“ kolejowym. Wyższymi zaś celami, dla których kolejarze mają być pozbawieni jedynego dnia spoczynku jest — owa osławiona oszczędność władz kolejowych.

Kiedy majster lub przedsiębiorca powiększa swój zakład, lub kiedy w pewnych porach ruch się niezwykle wzmaga, stara się w pierwszym rzędzie powiększyć swój personal. Cóż robi kolej? Kolej przeciwnie personal ten pomniejsza. Każe bowiem kolejarzowi, który całotygodniową pracą jest już zmęczony, pracować jeszcze w niedzielę. Turnusy jazdy ścieśnia się tak, że po kilkunastogodzinnej służbie jest chwila spoczynku, potem znów służba i tak w nieskończoność.

Z robotników i służby kolejowej chce się dla „cudownej oszczędności“ zrobić maszyny, któreby nie czuły, nie myślały — a co najlepsze nie psuły się, nie słabły! Praca człowieka jest tu wyżyłowaną do ostatniego stopnia i ten biedny kolejarz, jak koń tramwajowy, gotów jest w każdem miejscu paść i zasnąć, bo w nim każdy nerw dygoce, wszystkie ścięgna są przesilone.

Sławna ta oszczędność władz kolejowych nazywa się u nas poprostu brudnym wyzyskiem.

Jeżeli nawet chłodniej zastanowimy się nad tym faktem, znoszącym spoczynek niedzielny, to nawet nie zobaczymy w nim nic tak bardzo praktycznego. Ruch towarowy wzmaga się mianowicie najwięcej koło piątku i soboty i trwa przez niedzielę, w poniedziałek zaś i wtorek słabnie coraz więcej tak, że kolejarze w środku tygodnia mają zazwyczaj mniej do roboty. Znaną jest zresztą przezorność naszych władz kolejowych, słyszy się bowiem aż nadto często o braku wagonów, o złych połączeniach i t. d. Cóż wynika z tego pośpiechu świątecznego? Oto, że bardzo często wagony towarowe muszą stać na stacyi. Szczególniej stacye pograniczne są tak zapchane, że naczelnicy tychże telegrafują na wszystkie strony, aby wstrzymać na pewien czas przesyłki, aż nie uzyska się więcej miejsca. Wskutek tego spóźnia kolej nieraz przesyłki i musi odbiorcom płacić nieraz grube odszkodowania. W interesie więc samej kolei leży rozłożyć ruch towarowy w ten sposób, aby nie potrzebowała płacić kar, ani obciążać pracą służby kolejowej.

Przy każdem większem nieszczęściu lub katastrofie kolejowej wychodzą na jaw rażące przeciążenia służbą i zbyt długi czas pracy. Wtedy dzienniki rozpisują się o wyzysku i niedbalstwie kolei, jednego z największych przedsiębiorstw, które jest przecież w stanie uregulować sprawy swoje jak najlepiej. Opinia publiczna usprawiedliwia wtedy „winę“ lub „niedbałość“ czy to urzędnika, czy robotnika, który był powodem wypadku. I po pewnym czasie znowu wszystko milknie i wraca do dawnego smutnego stanu. Nie widać żadnych ulepszeń ani zmian, któreby na przyszłość zapobiegały krwawym kolejowym katastrofom. Nietylko zmian nie widać, ale nagle ukazuje się okólnik, który stosunek dawniejszy pogarsza i stwarza jeszcze większą możliwość nieszczęścia.

Teraz szczególniej przy zwiększonym także ruchu osobowym, kiedy tysiące ludzi wyjeżdża na świeże powietrze, lub w niedzielę i święta całe miasto jedzie na wycieczkę, powinna się znajdować przy pociągu służba wypoczęta i uważna.

Jakże tym warunkom może odpowiedzieć kolejarz, któremu po kilku odbytych w tygodniu turach odbierają spoczynek niedzielny i zwiększają turnus. Zmęczenie jego musi się odbijać na bezpieczeństwie podróżnych i na prawidłowości ruchu. Za to wszystko czekają go kary dyscyplinarne, upomnienia urzędowe — a często utrata miejsca.

W razie nieprawidłowości w służbie szuka się winy w nim, ale nie spojrzy nikt głębiej, nie zbada przyczyn, wywołujących te stosunki.

Spoczynek niedzielny potrzebny jest dla przeciążonego kolejarza bardziej, niż dla każdego innego robotnika, toteż tych kilkanaście godzin musi on i powinien mieć dla siebie.

Przeciwko takiemu rozporządzeniu kolejarze powinni energicznie zaprotestować. Panowie Piaseccy i Podradzcy nie mogą dyktować praw naturze ludzkiej, ani wymagać od człowieka za głodową płacę heroicznych czynów!

Przegląd społeczny.

W porozumienia z władzą. Galicyjskie stowarzyszenie kolejarzy, wziąwszy sobie za dewizę: „liżcie się, a kopną was za to“, albo „pokorne cielę dwie matki ssie“, czy coś podobnego, wydało odezwę do konduktorów, palaczy, przesuwaczy wozów, ślusarzy, zwrotniczych itd., w której wzywa, aby ci przyłączyli się do zbiorowej petycyi, którą „w porozumieniu z władzami“ kolejowemi i bez „warcholstwa i terroryzmu“, kolejarze mają wnieść do J.E. ministra, aby ulżył „coś trochę“ ich ciężkiej służbie.

Ponieważ taka akcya połączona będzie, jak powiadają, z kosztami pieniężnemi, konduktorzy i palacze mają płacić po **2** kor., reszta po 1 kor. — Za co? Niewiadomo; chyba za to, że dzieje się to zupełnie lojalnie, że jest to prośba z przedstawieniem ciężkiej, a źle płatnej służby, że wreszcie lizunie chcieliby przejechać się do Wiednia, lub innych dygnitarzy, aby im się tam „godnie“ zaprezentować.

To jest właśnie działalność t. zw. „Stowarzyszenia galicyjskich kolejarzy“.

Przedewszystkiem lizuństwo, a nadto jeszcze zapłata za własne poniżanie się.

Więc jeszcze nie mają dosyć przykładów, na czem kończą się podobne petycye i co na nie władze odpowiadają?

Pan minister rozmówi się z nimi bardzo grzecznie, wszak jest człowiekiem dobrze wychowanym; władze będą bardzo zadowolone, że robotnik o swoją dolę „walczy“ w porozumieniu z nimi — na własną szkodę. — I na tem koniec.

Cała ta odezwa, pod którą nie ma ani jednego podpisu, to szczyt naiwności i brak godności osobistej.

Nie sądzimy też, aby kolejarze uciekali się do takich dziecinnych i bezpłodnych środków, jak petycye i składali ciężko zapracowane pieniądze w ręce lizunów i jezuitów.

Kolejarze już znają sposób innej, społecznej walki, zastosowanej do całego stanu stosunków ekonomicznych i groźnej walki dwóch obozów: kapitału z pracą. Wiedzą, że bronią ich jest silna organizacya i solidarność, a taktyką nie porozumienie z władzami, ale godne człowieka wobec tych władz stanowisko!

Pieniądze, które miałby kolejarz dać za własny podpis, da organizacyi lub stowarzyszeniu, które jest jego pomocą, nauczycielką, siłą.

Nie potrzebujemy przestrzegać przed braniem udziału w akcyi jezuitów, bo jej naiwność i bezczelność sama bije w oczy, toteż na petycyi nie znajdzie się żaden podpis rozumnego i uczciwego kolejarza!

Ruchy strejkowe robotników tramwajowych w Niemczech. Dnia 19 maja zastrejkowali robotnicy tramwajów berlińskich. Nie mniej jak 5000 ludzi porzuciło robotę, z których 3000 należało do organizacyi robotników transportowych, przewozowych i handlowych w Niemczech. Strejk ten nie był wynikiem chwilowego porywu. Długi czas kotłowało między robotnikami tramwajowymi, którzy widzieli wzrastające z roku na rok olbrzymie dochody przedsiębiorstwa, a dla siebie nietylko nic wyprosić nie mogli, ale coraz bardziej byli obciążani pracą. Jeszcze przed dwoma laty domagali się robotnicy, aby im założono kasę pensyjną.

Dyrekcya zwlekała, aż dopiero gdy robotnicy zagrozili strejkiem, dano im uroczyste słowo, że z dniem 1 stycznia 1900 kasa wejdzie w życie. Nadszedł oczekiwany dzień, ale o spełnieniu przyrzeczenia nikt nie myślał. Wszystko to razem wzięte rozgoryczyło służbę tramwajową do tego stopnia, że postanowiono stanowczo raz temu koniec położyć. Uchwalono strejk i omówiono warunki, jakie miały być przedłożone dyrekcyi. Dyrekcya kilkakrotnie odrzucała przedłożenia. Strejk trwał zaledwo kilka dni. Cała publiczność stanęła po stronie walczących o swoje prawa robotników, przyszło nawet do krwawych zajść, w których jednak nie strejkujący, lecz ludzie sympatyzujący z nimi brali udział.

Uzyskano skrócenie czasu pracy, podwyższenie i uregulowanie pensyi.

Zwycięstwo, jakie odniósł Berlin, poruszyło robotników innych miast do walki o płacę i pracę. Zastrejkowali robotnicy w Hanowerze, w Kolonii, Gdańsku i Szczecinie. Wszędzie wygrana po stronie proletaryatu. Własną pracą i solidarnem działaniem uzyskali robotnicy tak pomyślne rezultaty.

W Austryi, gdzie w niektórych miastach gorsze jeszcze panują stosunki, nie osiągnięto ani w przybliżeniu tego. W Wiedniu, mimo strejku dość dobrze zorganizowanego, nie mogli robotnicy uzyskać uregulowania pensyi. Powodem tego brak sprężystej organizacyi służby tramwajowej, z której wielu plącze się po »katolickich« stowarzyszeniach i idzie na lep antysemickich demagogów, pozostających w spółce z wyzyskiwaczami.

Czarna księga kolejarzy. Przypadki, jakimś dziwnym trafem, stanęły po naszej stronie i odkrywają nam coraz to nowe dowody przeciwko naszym »najserdeczniejszym«. Ci ciągle zaprzeczają, my ciągle coś znachodzimy. Ładna zabawa! Ale kolejarz wolałby poważniejsze postępowanie, zabawy te zbyt drogo go kosztują, zresztą po kilkunastogodzinnej służbie nie ma na nie czasu.

Dosyć już podaliśmy do wiadomości naszych czytelników okólników i ukazów, ograniczających prawa obywatelskie kolejarzy. Za ostatni nawet skonfiskowała nas prokuratorya państwa (która przecież ma stać na straży ustawy) chociaż nie wiadomo, co ją łączy z dyrekcyą kolejową w Insbruku, albo z jakiej racyi okazuje taką pobłażliwość p. Wittekowi.

Obecnie ogłosimy naszym towarzyszom inny ciekawy elaborat. Brzmi on dosłownie:

»C. k. dyrekcya kolei państwowej uprasza o łaskawe doniesienie, czy przeciwko N. N., który wniósł tutaj podanie o przyjęcie go do służby, nie zachodzą jakieś przeszkody natury politycznej, w szczególności, czy nie należy on do partyi socyalno-demokratycznej.«

Takie zapytania »urzędowe« wystosowuje się do dyrektorów warsztatów i naczelników stacyj. Z tego można wnosić, że ci panowie prowadzą jakąś czarną księgę, w której wpisane są nazwiska podejrzanych i chronologiczne zdarzenia z jego życia. Musimy przyznać, że jestto dyablo »przyjemna« czynność. Prawnik lub inżynier studyował na to kilkanaście lat wiedzę, aby później zostać szpiclem i prowadzić czarną księgę dla użytku socyalnego polityka, za jakiego chce uchodzić p. Wittek.

Skonfiskowano!

KORESPONDENCYE.

Jasło. Naczelnik kolejowy, niejaki Thelen, nie zapomniał i nie chce zupełnie zapomnieć o swojej przeszłości koszarowej, jako oficer obrony krajowej. W dalszym ciągu już jako urzędnik zachowuje się wobec ludzi — powiedzmy najdelikatniej — po kapralsku, przezywając, wyrzucając za drzwi itp. Prócz tego lubuje się bardzo w babskich plotkach i na podstawie tychże karze kolejarzy i wyrabia sobie o nich opinię.

O oszczędności jego świadczą znowu łachmany, w jakich kolejarze snują się po peronie. Przypadków takich znamy tak wiele, że możnaby z nich całą litanię ułożyć.

Ale zachowuje się tak wobec kolejarzy, którzy mają trochę godności i nie biją w pas przed jasielskim dygnitarzem, swoich zaś popleczników umie on chronić nawet w razie poważnych przekroczeń, jak zaniedbania pociągu itp. Nie jest to więc jedynie wojskowa brutalność, ale znany dobrze system protekcyi z jednej strony, a z drugiej bezwzględnego znęcania się nad „nie swoimi“. Zobaczymy jak naczelnik Thelen przyjmie tę notatkę. Jeżeli nie jest zatwardziałym grzesznikiem, może go ona powstrzyma od dalszych podobnych kroków.

Rzeszów. Niejaki Urban, magazynier kolejowy, obchodzi się z robotnikami po grubiańsku i denuncyuje ich u przełożonych za najbłahsze rzeczy. Bezkarność tę zawdzięcza on temu, że jest szkolnym kolegą naczelnika stacyi. Nie wiadomo, czy naczelnik wie o takiem postępowaniu, nie sądzimy bowiem, aby chciał tolerować tego rodzaju nadużywanie związków koleżeństwa. Robotnicy kolejowi skarżą się nam na tego Urbana już od dłuższego czasu, podajemy więc niniejszą notatkę w tej nadziei, że koledzy, wymieniwszy sobie słowa prawdy, nie dadzą już powodu na przyszłość do skarg.

Stanisławów. Prośba robotników, zatrudnionych w magazynie, a wniesiona już bardzo dawno do dyrekcyi kolejowej, jeszcze nie jest dotąd załatwioną. Robotnicy napróżno czekają odpowiedzi, a tymczasem niezadowolenie rośnie. W magazynach kolejowych trzeba pracować 12 godzin na dobę zimą i latem, nocą i we dnie, jak wypadnie, a płaca za to wynosi najwyżej 70 ct. dziennie. Znajdują się robotnicy, którzy już kilka a nawet kilkanaście lat pracują wiecznie za tę samą cenę; podwyżki żadnej nie można się doprosić. Tak się dzieje w warsztatach państwowych! W każdej fabryce robotnik z miarą lat służby doczekuje się choćby lichej podwyżki, jedna tylko dyrekcya kolejowa nie chce znać położenia i ciężkiej doli swoich własnych robotników.

Dokądże przyjdzie czekać, zanim kancelarya i dygnitarze dyrekcyjni, po załatwieniu wszystkich biurokratycznych formalności, zdecydują się dać odpowiedź robotnikom magazynowym.

Jest tu w Stanisławowie jeden aż nazbyt gorliwy kontrolor, p. Rizelbach, który karze ludzi za niepilnowanie służby, bez poprzedniego zbadania zegaru. Jeżeli kogoś nie zastanie na miejscu, pociąga zaraz do odpowiedzialności, nie pamiętając, że kolejarz nie może stać na miejscu, ale ma wyznaczony teren do obejścia. Gdyby ten pan oglądał pilnie zegar i znaki potrzebne, możeby był mniej niesprawiedliwym. Robotnicy przestrzegają go przed zbytnią gorliwością.

KRONIKA.

Towarzysze! Kolejarze! Prosimy Was o nadsyłanie nam wszelkich wiadomości ze stosunków kolejowych do umieszczenia w „Kolejarzu“. Obowiązkiem Waszym jest donosić nam o każdem nadużyciu władzy, o każdym wybryku przełożonych, abyśmy mogli te wszystkie postępki oddać pod sąd opinii publicznej. Nie bójcie się żadnych sekatur i prześladowań ze strony tych, których napiętnujemy w naszem piśmie Za wszystko odpowiada redakcya, a wy tylko, towarzysze, powinniście donosić prawdziwe fakty i podpisać się na liście. Nie możemy bowiem przyjmować listów anonimowych, gdyż nie dają one rękojmi, że podane w liście wypadki są prawdziwe. Nazwisko towarzysza, który do nas pisze, pozostaje tajemnicą redakcyi.

Nadto prosimy Was, Towarzysze, o opisywanie stosunków, panujących tam, gdzie kto pracuje: a więc jaka jest praca, jak długo trwa, jaka zapłata, ilu robotników i t. d. Jestto bowiem dla nas rzecz bardzo ważna, aby „Kolejarz“ przedstawiał dokładny obraz stosunków kolejowych w całym kraju. W ten sposób, towarzysze, będziemy mogli dać wszystkim dokładne pojęcie o tym strasznym wyzysku, jakiemu podlegają służba i robotnicy kolejowi. A więc nie załujcie chwili czasu i donoście o wszystkiem Waszemu pismu zawodowemu.

„Kolejarz“ i prokurator Doliński.

Skonfiskowano!

Komisya zawodowa wydała z okazyi odbywającego się obecnie kongresu zawodowego sprawozdanie ze stanu wszystkich stowarzyszeń robotniczych zawodowych, kształcących i zapomogowych w Austryi. Sprawozdanie to dotyczy lat 1897, 1898 i 1899. Lata te zakończyły się dla rozwoju stowarzyszeń robotniczych bardzo pomyślnie, co tem bardziej uderzy każdego, kto zna prześladowania i przeszkody, stawiane warstwom pracującym tak ze strony rządu, jak i klas posiadających. Na pozór odbywa się wzrost stowarzyszeń robotniczych powolnie i cicho. Dopiero takie kilkuletnie sprawozdania wywodzą na światło dzienne tę siłę, która tkwi w coraz bardziej uświadamiającym się proletaryacie i niezmordowanej pracy pojedynczych robotników. Dzisiaj jeszcze nie taką wprawdzie, jak w innych krajach, ale przecież potężną może robotnik przeciwstawić organizacyę kapitalistycznym potentatom. Komisya zawodowa, mimo że łączy w sobie różnorakie narodowości, nie potrzebowała się nigdy zajmować sporami narodowościowemi — w przeciwieństwie właśnie do całej dzisiejszej polityki parlamentarnej. Robotnicy wiedzą najlepiej sami, jakie korzyści odnoszą z wzajemnej wymiany ustnej i jednolitej organizacyi.

Ale przystąpmy do właściwego sprawozdania. Wkładek wpłynęło razem [illegible]6.305 kor. 41 hal. Najwięcej przyczynili się do wkładek towarzysze metalurgiczni i towarzystwa kształcące. W przecięciu płaciło wkładki do komisyi zawodowej 105.979 członków. Wzrost co do uiszcza-

nia wkładek widać szczególniej w organizacyi kolejarzy i drukarzy. Wydatki na agitacye, organizacye, pismo „Gewerkschaft" i sekretaryaty krajowe wynosiły 62 32 procent, czyli 35 68 pr. pozostawało na inne wydatki. Fundusz strejkowy wynosił łącznie 223.239 kor. 14 hal., wydatki wynosiły 217 878 kor.

Stowarzyszenia zawodowe wynosiły z końcem 1899 r. 1555 stowarzyszeń, a 119 334 członków, ogólno-zawodowych 198 o 9.170 członkach, kształcących i zapomogowych 509 z 29.269 członkami. Ogólna wartość inwentarza stowarzyszeń wynosi 130.700 kor., a wartość książek 146.493 kor. Stan majątku wszystkich stowarzyszeń, które nadesłały sprawozdania, wynosił 1899 roku 2,445.803 koron.

W ostatnich trzech latach widać również ogromnie silny ruch strejkowy. Z powodu tego, że były one prowadzone zawsze planowo i z obliczeniem sił, przynosiły robotnikom o wiele częściej zwycięstwo, niż przedtem. Widzimy więc, że mimo wszystkich przeszkód ruch zawodowy w Austryi i rozszerza się i potężnieje, a robotnik staje się coraz silniejszym czynnikiem w ogólnej walce o prawa dla pracy.

Austryacki kongres zawodowy odbył się właśnie w Wiedniu i trwał będzie od 11 do 15 czerwca. Przybyło na kongres 163 delegatów z wszystkich stron kraju; Galicyę reprezentowali tow.: Szczepan Kurowski z Krakowa, tow. Witold Reger z Przemyśla, tow. Karol Nacher ze Lwowa i tow. Ludwik Terakowski z Wiednia. Obrady otworzył tow. Smitka. Zaraz na początku przyjęto rezolucyę wyrażającą podziękowanie tow. angielskim, niemieckim i szwajcarskim za popieranie strejku górników. Po przedłożeniu wszystkich rachunków, udzielono komisyi absolutoryum. Przy rozprawie nad organizacyą i agitacyą podniósł tow. Hueber, że wzrost obowiązków, do jakich proletaryat jest powołany, wymaga podwyższenia wkładek w stowarzyszeniach, dalej wiązania pojedynczych grup w unie. Odnośnie do organizacyi kobiet radzi tę sprawę im samym pozostawić.

Po zakończeniu obrad podamy czytelnikom wszystkie ważniejsze uchwały. Kongres ten będzie miał dla proletaryatu w Austryi nader ważne znaczenie z powodu zapaść mających uchwał w kierunku ustalenia form organizacyjnych.

Do kolekcyj kar kolejowych dokładamy jeszcze jedną, która grubo potrąca o humorystykę. Niejaki p. Möllinger, prowizoryczny substytut zastępcy naczelnika (wysoka godność!) przy kolei północnej skazał jednego ze służby kolejowej na 1 koronę kary za niepodpisanie na czas cyrkularza o tem, co się na sztrecie dzieje. Dodać trzeba, że ów biedak skazany nękany był ciągle służbą i że do podpisania tego szkaradnego cyrkularza trzeba pędzić do t. zw. „Reserve-Zimmer", która znajduje się tylko — pod Warszawskim mostem.

Ten pan substytut stracił widocznie przytomność i równowagę umysłu pod brzemieniem swojej władzy.

Wypadki kolejowe. Któżby zliczył rodzaje nieszczęść, jakie trafiają się na kolejach. Są tam wykolejenia z powodu wypadnięcia z szyn, złego ustawienia zwrotnic, nadzwyczajnej przeszkody na torze, podmycia szyn, usunięcia się toru, są zderzenia pociągów, pożary pociągów, eksplozye maszyn, złamania osi itd. Wszystkie te wypadki pociągają za sobą ofiary w ludziach, a przedewszystkiem między kolejarzami. Przy każdym nieszczęśliwym wypadku czytamy, że maszynista, albo palacz, albo konduktor, albo bremzer zraniony, uszkodzony, zabity.

W wielu państwach zaprowadzono zakłady ubezpieczeń od wypadków, te jednak wypłacają odszkodowanie podróżnym, o ile kto wyprocesować coś potrafi, kolejarz zaś zdany jest na łaskę lub niełaskę uznania władzy, a za kalectwo lub śmierć otrzyma on lub jego rodzina marną zapomogę, podobniejszą do jałmużny lub odczepnego, niż należnej zapłaty.

Wypadki te skłoniły również do szukania środków ochronnych, o których myśmy już także pisali. Najdalej w tym kierunku posunęła się Anglia, toteż pomimo zwiększenia szykóości jazdy, liczba wypadków corocznie maleje. Obliczenia z 10 lat ostatnich wskazują, że w Niemczech np. było rocznie wykolejeń między 389 a 535, licząc przeciętnie 448. Zderzeń było od 249 do 372, przeciętnie na rok 305; innych wypadków przejechań, pożarów, eksplozyi między 1764 a 2963, przeciętnie 2512. Liczba zabitych wynosiła 455—726, średnio 698, z tego na podróżnych 24—78, przeciętnie 46, więc na służbę kolejową przypada cyfra 652. Do zabitych zalicza się także takich, którzy po wypadku prędzej lub później umarli.

W szeregu bezpieczeństwa jazdy poszczególnych państw Austrya idzie w 5 miejscu. Wliczone są i takie olbrzymie przestrzenie, jak Stany Zjednoczone, ale jeżeli weźmiemy tylko państwa europejskie, to Austrya jest 3 krajem, w którym bezpieczeństwo służby najmniej jest uwzględnionem. Oto dola kolejarza!

Budki bremzerskie. Bardzo mało ludzi zastanawiało się nad urządzeniem i stanem budek bremzerskich nad wagonami przy kolei państwowej, a przecież wielu jest takich, którzy większą część życia tam przepędzają!

W porównaniu do zagranicznych urządzeń, budki austryackie przedstawiają opłakany obraz. Pomyślmy sobie tylko, co taki człowiek podczas słoty, a szczególniej w zimie wśród mrozu i śniegu, przecierpi w ciasnej budce, w której bardzo często nawet szyb brakuje.

Gdyby panowie naczelnicy tylko jedną noc przepędzili w takiej pozycyi i w takich okolicznościach, to z pewnością podnieśliby straszny krzyk, że coś podobnego nie powinno istnieć w dzisiejszych czasach! A mimo to nie słyszał nikt dotychczas o żadnej poprawie złego. Do lekarzy kolejowych zgłasza się najwięcej chorych piersiowo lub reumatycznie właśnie bremzerów i konduktorów, którzy w budkach spełniają służbę. Wystarczy 2 lata podobnej męki, aby stracić zdrowie raz na zawsze.

I znowu ta sama historya. Zarządy kolejowe wolą wydawać na zaopatrzenia i choroby steranych bremzerów, którzy co pewien czas muszą się po kilka tygodni nieraz leczyć, niż zrekonstruować budki w ten sposób, aby one odpowiadały wygodzie i zdrowiu człowieka. Oszczędności tej nie zapobiegnie nawet to, że lekarze kolejowi często pędzą do służby najsłabszego człowieka i uznają go zdrowym.

Choroby kolejowe. Wiadomo, że każdy robotnik narażony jest na pewne specyalne choroby, które wywołane są panującemi w jego zawodzie stosunkami i lekarze choroby te nazywają zawodowemi. Kolejarze, jak już wiadomo, mają także swoje choroby zawodowe. Od samego zaprowadzenia kolei zauważono, że silna i nagła zmiana temperatury, nadmierny wysiłek w służbie, wdychanie szkodliwych gazów i dymu węglowego, a przedewszystkiem ustawiczne wstrząśnienia tak oddziaływują na personal kolejowy, że każdy doznaje pewnego wstrząśnienia systemu nerwowego i pacierza, a nawet w Anglii wynaleziono na to osobną nazwę „railway-spine". Dokładna statystyka, prowadzona od r. 1868, wykazała, że śmiertelność i niezdolność do pracy u kolejarzy przewyższa liczbowo inne zawody o następujący procent:

W wieku.	Śmiertelność.	Niezdolność.
30 lat	11 procent	74 procent
40 „	22 „	76 „
50 „	24 „	56 „
60 „	5 „	43 „
70 „	6 „	56 „

Obliczenia co do ilości chorób, dokonane przez kolej północną niemiecką wykazały, że na 100 ludzi służby kolejowej jest w roku 98 chorych, na 100 ludzi wszystkich innych zawodów 35 do 48. Liczba dni choroby wynosiła rocznie u kolejarzy na głowę 10.7, u innych robotników 6. 5. Przedewszystkiem podlegają chorobom maszyniści, konduktorzy i pakierzy. Najczęstszemi chorobami są choroby żołądka (z powodu nieregularnego życia), reumatyzm (przeciągi, zmiana temperatury) i zapalenia przewodów oddechowych. u personalu maszynowego da się spostrzegać często neuralgia (ból twarzy, szczęki itp.) Kolejarze ulegają także chorobie oczu, objawiającej się w tem, że nie rozróżniają barw. Tak samo narażone są organa słuchu.

Przedmiot ten zasługuje bezwzględnie na dokładniejsze rozpatrzenie, dlatego do niego nieraz jeszcze powrócimy. Na razie chcieliśmy tylko pokazać skutki służby kolejarza. Bezpieczeństwo, zdrowie, spokój rodzinny składa on w ofierze, a w zamian musi walczyć o najdrobniejsze polepszenie, najmniejszą ulgę. I to się nazywa sprawiedliwość.

Ze Stanisławowa proszą nas o umieszczenie następującej notatki: Tych panów konduktorów, którzy z końcem 1899 roku zbierali składki na delegata do Wiednia, wzywa się, aby najdalej do końca bieżącego miesiąca złożyli w lokalu dawnej czytelni kolejowej w domu p. Stelmacha — listy składkowe i wyliczyli się tak z dochodów jak i wydatków, — w przeciwnym razie, będziemy musieli ogłosić nazwiska tych 2 panów publicznie.

Konduktorzy stanisławowscy.

„Naprzód"

wychodzi codziennie o godz. 8 rano, w poniedziałki i dni poświąteczne o godz. 10 rano.

Prenumerata wynosi:

W Krakowie:	W Austryi:
miesięcznie 1 K 60 h	miesięcznie . . 2 K
kwartalnie 4 „ 50 „	kwartalnie . . 6 K
rocznie . 18 „ — „	rocznie . . . 24 K
Za dostawę do domu w Krakowie i Podgórzu dopłaca się 20 h miesięcznie.	W Niemczech: kwartalnie 7 marek. W innych krajach: kwartalnie 10 franków.

Dla robotników Krakowa i Podgórza prenumerata tygodniowa (od niedzieli do soboty) 40 h
Numer pojedynczy 8 h.
Numer poniedziałkowy i poświąteczny 4 h.
Do nabycia w Administracyi i we wszystkich Agencyach dzienników.
Redakcya i Administracya:
Kraków, Bracka 15.
Telefon Nr. 396.

Jako interpelacya posła Daszyńskiego wyszedł z druku **Nr. 6 „Latarni"** i zawiera

Lud a Sejm

napisał **Edward Pomorski** (3 ilustr.)
Do nabycia w Administracyi „Latarni" oraz w Biurze dzienników Hopcasa i Salomonowej.

••• Cena 2 centy. •••

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie"!

Następny numer wyjdzie 1 lipca.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca **Szczepan Kurowski.** Z drukarni Narodowej w Krakowie.